



16ème législature

Question N° : 624	De Mme Monique Iborra (Renaissance - Haute-Garonne)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Fin de la navette entre Toulouse et Orly	Analyse > Fin de la navette entre Toulouse et Orly.
Question publiée au JO le : 27/02/2024 Réponse publiée au JO le : 06/03/2024 page : 1476		

Texte de la question

Mme Monique Iborra interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les raisons de la décision annoncée par Air France de la fin de la navette entre Toulouse et Orly, qui sera assurée à partir de 2026 par sa compagnie *low cost* Transavia, alors que d'ores et déjà nombre de vols entre Paris et Toulouse ont été supprimés.

Texte de la réponse

NAVETTE TOULOUSE-ORLY

Mme la présidente. La parole est à Mme Monique Iborra, pour exposer sa question, n° 624, relative à la navette Toulouse-Orly.

Mme Monique Iborra. Mes collègues députés d'Occitanie et moi-même avons appris par la presse le 18 octobre la décision d'Air France de supprimer en 2026 la navette Toulouse-Orly, qui assure aujourd'hui quatorze rotations par jour, la compagnie Transavia devant prendre le relais.

Cette décision prise sans concertation a provoqué de vives réactions, non seulement chez les élus – mes collègues sénateurs ont saisi le ministre Clément Beaune à ce sujet il y a trois mois –, mais aussi chez les citoyens regroupés dans le collectif Orly et les acteurs économiques de la région Occitanie et de la métropole toulousaine.

La stratégie d'Air France, qui souhaite supprimer ses liaisons domestiques, fait naître un sentiment de déclassement dans toute une région qui ne pourra bénéficier d'une solution de remplacement crédible à cette navette – la ligne à grande vitesse (LGV) – qu'à partir de 2030 ou de 2032.

D'autre part, la compagnie Transavia, déficitaire, n'a pour l'instant pas su démontrer qu'elle pouvait remplacer Air France en assurant les mêmes services et les mêmes rotations. Alors qu'Air France assurait par exemple huit à dix vols par jour entre Montpellier et Orly, Transavia n'en assure qu'un à trois. La situation est la même pour Brest.

Sans parler des choix stratégiques d'Air France, le calendrier évoqué pour la suppression de la navette Toulouse-



Orly assurée par la compagnie nous semble complètement inadapté. Nous souhaiterions donc qu'il ne soit révisé qu'après la mise en service de la LGV.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté.

Mme Sabrina Agresti-Roubache, secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté. Les annonces de la compagnie Air France doivent s'analyser au regard des évolutions structurelles de la demande sur le marché domestique depuis la crise sanitaire.

Durant cette crise, les organisations et les habitudes de travail ont profondément évolué, ce qui a entraîné une baisse du trafic aérien lié aux voyages d'affaires, en particulier sur les liaisons en provenance et à destination de Paris. Alors que le trafic aérien en France a retrouvé son niveau de 2019 en novembre 2023, la fréquentation sur les lignes radiales du trafic domestique à cette date dépassait à peine 75 % de son niveau d'avant la crise. Le trafic de la navette Orly-Toulouse est ainsi passé de près de 300 000 passagers en 2019 à moins de 150 000 en 2023.

Dans ce contexte, il est justifié qu'Air France cherche des solutions pour limiter le poids des lignes déficitaires sur son modèle économique et améliorer sa rentabilité ; c'est la condition de sa pérennité face à la concurrence.

Je vous rejoins sur le fait que ces évolutions ne doivent pas se faire au détriment des territoires et de leur connectivité.

Le groupe a bien confirmé que cette évolution s'accompagne du renforcement des liaisons de Toulouse vers l'aéroport Paris-Charles de Gaulle opérées par Air France, le nombre des rotations quotidiennes en été, qui continuera à augmenter, étant passé de sept en 2019 à huit en 2023, et du développement des liaisons de sa filiale Transavia à destination de Paris-Orly.

Je sais combien il importe de maintenir la connectivité de Toulouse, ville qui accueille le siège social du constructeur aéronautique européen Airbus et capitale mondiale de l'industrie aéronautique et spatiale.

Patrice Vergriete, ministre délégué chargé des transports, veillera à ce que le groupe Air France y reste un protagoniste majeur, au service du territoire et de ses acteurs.

Mme la présidente. La parole est à Mme Monique Iborra.

Mme Monique Iborra. Je vous remercie pour votre réponse, madame la ministre, mais les arguments d'Air France ne nous convainquent pas. Toulouse s'apprête à devenir la troisième métropole de France. Vous l'avez dit, elle abrite Airbus. Mais surtout, elle ne dispose pas d'autre solution que l'avion avant la mise en service de la LGV en 2030 ou 2032.

Air France n'est certes pas responsable de la situation assez peu satisfaisante des transports en Occitanie, en particulier le déploiement de la LGV,...

Mme Sabrina Agresti-Roubache, secrétaire d'État. C'est vrai !

Mme Monique Iborra. ...mais le calendrier évoqué, élaboré sans aucune concertation, n'est pas acceptable. Mes collègues députés et moi-même, ainsi que d'autres personnalités, solliciterons un rendez-vous avec le ministre pour obtenir la révision des dispositions qui s'appliqueront à partir de 2026, prises de manière unilatérale pour des raisons que l'on peut entendre, mais qui ne sont pas les nôtres.